

ÚPRAVY PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V UL. JANA ZAJÍCE, PARDUBICE

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

PROJEKT	: Úpravy pro zvýšení bezpečnosti v ul. Jana Zajíce, Pardubice
OBEC	: Pardubice
POPIS ŘEŠENÍ	: Drobné stavební úpravy a dopravní značení pro zvýšení bezpečnosti v úseku se 2 přechody pro chodce (ul. Jana Zajíce od křižovatky u pergoly po křižovatku s ul. Ludka Matury v Pardubicích, sídliště Dubina) - vodorovné dopravní značení - úprava svislého dopravního značení - vysazené chodníkové plochy na přechodech provedené stavebně pro zkrácení délky přechodů na normové hodnoty a pro zajištění rozhledových poměrů na přechodech - vysazené plochy v rozhledových polích křižovatek, provedené stavebně - zvýšení kapacity parkovacích míst regulačními opatřeními
STUPEŇ PD	: DSP, PDPS
SILNICE	: C - obslužná
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Studánka
POZEMKY STAVBY	: 409/27; 409/28; 409/32; 409/180; 409/213
OBJEDNATEL PD	: Městský obvod Pardubice III ul. Jana Zajíce 983, 530 12 Pardubice kontaktní osoba: Ing. Lenka Vacinová, +420 466 799 141 lenka.vacinova@umo3.mmp.cz
PROJEKTANT	: Prodin a.s. Jiráskova 169, 530 02 Pardubice DIČ: 25292161 Zodpovědný projektant: Ing. Regina Reisingerová, ČKAIT 0601784 Vypracoval: Ing. Regina Reisingerová, +420 602 369 963 regina.reisingerova@prodin.cz



1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

1.1. Stručný popis stavby

Předmětem projektu je dopravní řešení komunikace v ul. Jana Zajíce v Pardubicích, a to úseku od zastávek u pergoly po křižovatku s ul. Luďka Matury. Celková délka úseku místní komunikace je cca 200m. Jedná se o zvýšení bezpečnosti dvou stávajících přechodů pro chodce, a dále pak o provedení vodorovného dopravního značení pro regulaci dopravy v celém úseku, vše pro celkové zvýšení bezpečnosti provozu v daném úseku. Provedením drobných stavebních úprav souvisejících s vybudováním vysazených ploch na přechodech, dále pak v křižovatkách s ul. Jana Zajíce a úprav dopravního značení dojde taktéž i k drobnému navýšení kapacity parkovacích míst v dané oblasti. Vše pouze na úkor stávajících ploch komunikace.

1.2. Předpokládaný průběh stavby

Zahájení: v době zpracování PD není známo. Předpokládá se v r. 2015-16

Etapizace a uvádění do provozu: stavbu lze provádět za provozu. Lze provést přechod pro chodce 1 - u Steak Steationu po křižovatku s navazujícím úsekem po výjezd z parkoviště naproti Albertu samostatně a taktéž lze provést samostatně přechod pro chodce 2 - u Alberta po napojení do křižovatk s výjezdem od centrálního parkoviště.

1.3. Vazby na regulační plány, územní plán

Rozsahem plánované stavby spočívající v drobných stavebních úpravách a v dopravním značení není záměr v rozporu s územním plánem. Předkládaná PD je v souladu s DÚR zprac. pro tuto část sídliště Dubina v r. 2004.

1.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Jedná se o místní komunikaci kategorie C v intravilánu, v sídlištním útvaru panelového sídliště Dubina, mající obslužnou funkci. V řešeném úseku je komunikace přetnuta dvěma chodeckými trasami - ze sídliště k restauraci Steak Station a dále významnější pěší spojnicí - ze sídliště k supermarketu Albert a parkovišti.

1.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a ŽP

Realizací stavby a navržených dopravních opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy a bezpečnosti chodců v daném úseku, bez negativního vlivu na životní prostředí a s kladným dopadem na bezpečnost provozu.

1.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

- vztahy na dosavadní využití území - jsou dodrženy vztahy a vazby na stávající využití území a dochází k jejich zkvalitnění (zlepšení bezpečnosti na přechodech, zvýšení plynulosti pěší dopravy) a zlepšení bezpečnosti provozu v celém úseku

- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území - hranice plán. staveb v dotč. území se nepřekrývají

- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou - dojde k předláždění části stávajícího chodníku u supermarketu Albert na pozemku parc. č. 409/180, z důvodu odvodnění plochy chodníku a dodržení výškové návaznosti.



2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- 1) Digitální mapa města Pardubic (MmP)
- 2) Katastrální mapa (webové stránky www.nahlizenidokn.cuzk.cz)
- 3) Prohlídka předmětné lokality (PRODIN a.s.)
- 4) DÚR z r. 2004 (Chládek a Tintěra Pce, a.s.)
- 5) Pracovní jednání a místní šetření (MO III, PRODIN a.s.)
- 6) Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích TP133 (2/2001)
- 7) Varianta řešení téhož zadání pouze dopravním značením a vysazenými plochami z rozebíratelných dílců odsouhlasená DPmP a.s. a Policií DI ČR
- 8) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (Český normalizační institut, 1/2006)
- 9) ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací, změna Z1 (Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví 2/2010)
- 10) TP170 Navrhování vozovek PK

3. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je členěna na dva celky, které je možné provést samostatně:

- přechod pro chodce 1 - u Steak Stationu vč. návazností (od křižovatky s ul. L. Matury po křižovatku s výjezdem z parkoviště naproti Albertu)
- přechod pro chodce u Alberta vč. návazností úseku směrem k Pergole

Stavba není členěna na stavební objekty ani provozní soubory.

4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V navazujícím území na úpravu přechodu pro chodce 1 - u Steak Stationu bude probíhat realizace záměru odstranění stavby pevného oplocení na rohu parcely č. 409/103 u Steak Stationu, parcela je ve vlastnictví Statutárního města Pce. Stavebníkem Ing. Jan Novák, Lázně Bohdaneč, vlastník sousední parcely.

4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Stavbu lze realizovat za provozu, s dopravním omezením spočívajícím v omezené rychlosti na 30km/h, úsek bude vyznačen dočasným dopravním značením. Stavba bude prováděna v co nejkratším možném časovém úseku tak, aby bylo okolí co nejméně zatěžováno. Především přechod pro chodce u Alberta bude nutno zprovoznit v co nejkratším možném čase.

4.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající komunikaci z ul. Jana Zajíce.

4.4. Dopravní omezení, objížďky, výluky dopravy

Dočasné dopravní omezení v řešeném úseku, stavba bude prováděna za provozu. Bez výluk dopravy MHD či zásobování. Bez objížděných tras.



5. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

Statutární město Pardubice - zastoupené MOIII, ul. Jana Zajíce 983, 530 12 Pardubice.

6. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavbu lze předat do částečného užívání dle provedených provozuschopných celků - viz odstavec 3.

7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

7.1. Stávající stav

Stávající komunikace je v řešeném úseku bez čar vodorovného dopravního značení, jediné dopravní značení spočívá ve vyznačení 2 přechodů pro chodce vodorovnou dopravní značkou V7.

PŘECHOD PRO CHODCE 1. První přechod pro chodce se nachází za bývalou masnou - dnes za restaurací Steak Station; ve směru od Blahoutovy ulice k Albertu za křižovatkou tvaru T (jedná se o křižovátku s ul. Ludka Matury), kde dochází k náhlému rozšíření celkové šířky komunikace z š. 7,00m mezi obrubami na šířku 11,00m. Stávající přechod je široký 4,0m a dlouhý 11,0m. Zásadním nedostatkem stávajícího přechodu je kromě nenormové délky zároveň nezajištěný rozhled z ul. Jana Zajíce (ve směru od Blahoutovy ul.) vůči nároží chodníku vstupujícího do přechodu od restaurace Steak Station. V rozhledovém poli se zde nachází pevné dřevěné oplocení soukromého objektu. Tato situace je ošetřena alespoň zrcadlem umístěným na sloupu veřejného osvětlení nasvětlujícího přechod.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE MEZI PŘECHODY. V úseku od přechodu 1 k přechodu 2 v ul. Jana Zajíce je po pravé straně ve směru jízdy k Albertu vyznačen zákaz stání. Vozovka v tomto úseku má šířku mezi obrubami 11,00m. Bez vodorovného dopravního značení.

PŘECHOD PRO CHODCE 2. Druhým řešeným přechodem pro chodce je přechod u Alberta. Stávající přechod je široký 4,00m, délka přechodu je 11,00-12,90m. Vstup do přechodu z chodníku od sídliště je ze zešíkmené hrany nároží, navíc parkují auta na kolmých stáních v těsné blízkosti přechodu bezprostředně před ním - nejsou zajištěny rozhledové přechody z tohoto nároží přechodu ani na přechod z pohledu řidiče jedoucího ul. Jana Zajíce od pergoly směrem k Albertu. Přechod je nasvětlen.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE ZA PŘECHODEM2 (směrem k pergole). Šířka komunikace mezi obrubami je 13,30m, v křižovatce tvaru T ul. Jana Zajíce x výjezd od Alberta je šířka mezi obrubami 11,00m, díky nedávno vybudovaným vysazeným plochám podél výjezdu z parkoviště u Alberta. Příčné uspořádání komunikace ul. Jana Zajíce je v tomto úseku následující: kolmé parkovací stání 5,00m a š. vozovky 8,20m (6,50m+1,70m) k obrubě. Úsek je bez vodorovného dopravního značení.

7.2. Návrh dopravně-stavebního řešení

Cílem návrhu je dle zadání provést stavební, ale ekonomicky co nejméně náročné úpravy, které zvýší bezpečnost na obou stávajících přechodech pro chodce. Tohoto efektu je dosaženo zkrácením délky přechodů na normové hodnoty pomocí vysazených ploch provedených stavebně. Tím budou zajištěny dostatečné rozhledy z přechodu a z vozovky na přechod. Budou provedeny drobné úpravy přilehlých kolmých parkovacích stání u přechodu u Alberta.



Vysazené plochy na obou přechodech zkracují délky přechodů na 7,00 m. Tuto hodnotu norma ČSN 73 6110 dovoluje na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy a při rekonstrukcích. Dále pak bude provedeno vodorovné dopravní značení v celém řešeném úseku a úprava svislého značení, spočívající především v posunutí stáv. značek IP6 na sloupky před přechod a dále v doplnění značek v úseku s řadou podélných stání. Vysazené plochy jsou navrženy stavebně, ohraničeny silniční obrubou s podsádkou +12cm, vnitřky ploch jsou ohumusovány vrstvou humozní zeminy v tl. 200mm a ozeleněny (viz situační přílohy).

7.3. Popis řešení

PŘECHOD PRO CHODCE 1 (přes komunikaci v ul. Jana Zajíce u Steak Stationu). Délka přechodu je prostřednictvím vysazené plochy z chodníkového nároží od Steak Stationu a vodorovným značením zkrácena na 7,00m. Šířka přechodu zůstává ve stávajících parametrech - tj. š. 4,00m. Vysazené plochy a vodorovné značení jsou navrženy tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry z nároží přechodu a z komunikace na přechod. Stávající zrcadlo na stožáru VO je navrženo zachovat, a to z důvodu zajištění rozhledových poměrů ze směru od Blahoutovy na nároží přechodu u Steak Stationu (pro rychlost $v=50\text{km/h}$) - kde se nachází v rozhledovém poli pevné oplocení. Svislá dopravní značka Z4a Směrová deska levá, umístěnou na kritickém rohu pevného oplocení, bude ponechána.

Směrový návrh je řešen s ohledem na provoz trolejbusové linkové dopravy. V předchozí variantě z přenosných obrub byl konzultován s Dopravním podnikem města Pardubic a.s.

Nároží přechodu je tedy řešeno stavebně - prodloužením chodníku o 3,75m na úkor stávající vozovky. Na toto prodloužení navazuje ve směru od Alberta nově vytvořená vysazená plocha ohraničená silničními obrubami s podsádkou +12cm, která má pro chodce ochrannou a pro řidiče naváděcí funkci. Svislá značka IP6 umístěná nyní na osvětlovacím stožáru přechodu bude přemístěna před zač. přechodu do vysazené plochy na samostatný sloupek, ve světlé vzdálenosti min. 0,5m od líce obruby. Vnitřek vysazené plochy bude ohumusován v tl. 200mm a ozeleněn.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE MEZI PŘECHODY. V úseku od přechodu 1 k přechodu 2 v ul. Jana Zajíce je po pravé straně ve směru jízdy k Albertu navrženo ponechání stávající svislé značky B29 - zákaz stání, s jejím doplněním o dodatkovou tabulku E4 s délkou úseku 30m. Vodorovné dopravní značení za přechodem ve směru k Albertu je navrženo tak, aby byla zajištěna délka rozhledu pro zastavení pro $v=50\text{km/h}$ vozidla jedoucího ul. Jana Zajíce od Alberta směrem k přechodu pro případ předjíždění. Ve vzdálenosti 30m za přechodem začíná parkovací pruh s vyznačenými podélnými stáními. Celkem je navrženo 6stání. Délka jednoho stání je 5,75m, dl. krajních stání pak 5,25m. Parkovací pruh je v celé dl. šíře 2,00m. Konec parkovacího pruhu při napojení komunikace z parkoviště od panelových domů je řešen s použitím vysazené plochy provedené opět stavebně, s ohledem na zachování odvodnění komunikace a odsazením této plochy od posledního krajního stání tak, aby do něho bylo možné komfortně bez zbytečných manévřů najet. Vysazená plocha začíná kvůli odvodnění komunikace až za stávající vpusť. Výjezd z parkoviště je fyzicky a vodorovným značením posunut, aby byly zajištěny rozhledové poměry na výjezdu z parkoviště. V protisměru, podél Alberta, je navržen manipulační pruh o šířce 2,00m, délce 35,00m.

V celém úseku ul. Jana Zajíce mezi přechody je navrženo nové vodorovné dopravní značení, příčné uspořádání je následující: parkovací pruh š. 2,00m, jízdní pruh š. 3,50m, jízdní pruh š. 3,50m, manipulační pruh š. 2,00m. V ose komunikace je nově navržena středová čára V2a (3/6/0,125).

PŘECHOD PRO CHODCE 2 (u supermarketu Albert). Délka přechodu je stavebně - vysazenými plochami zkrácena na 7,00m. Šířka přechodu zůstává ve stávajících parametrech - tj. š. 4,00m. Vysazené plochy a vodorovné značení v návaznosti jsou navrženy tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry z přechodu a z komunikace na přechod pro rychlost $v=50\text{km/h}$. Vysazené plochy jsou ohraničené silniční obrubou s podsádkou +12cm, vnitřky ploch ohumusovány a ozeleněny. Kolmá stání v bezprostřední blízkosti přechodu jsou upravena tak, aby byly zajištěny rozhledové poměry na přechodu. Umístěním vysazené plochy dojde ke zrušení 2 nejbližších stání u přechodu a dále až ke kontejnerovým přístřeškům budou vodorovnými čarami V10b



vyznačena 3 kolmá stání pro O1 o rozměrech 2,50x4,75m; v délce 4,30m před kontejnerovým přístřeškem pak bude vzd V12a Žlutá klikatá čára.

ÚSEK ul. JANA ZAJÍCE ZA PŘECHODEM 2 (směrem k pergole). Šířka komunikace mezi obrubami zůstává stávající, pouze bude její prostor vymezen vodorovným dopravním značením. Příčné uspořádání bude následující: směrem k pergole zleva pás š. 1,60m - pouze vzd čára V4, 2x 3,50m jízdní pruh, kolmé stání š. resp. dl. stání 4,75m (zůstávají stávající). V celém úseku je nově navržena středová čára. V úseku 50m ve směru od přechodu k pergole je navržena V1a, při výjezdu z parkoviště u Alberta doplněna čarou V2b 3/1,5/0,125 a za výjezdem z Alberta je dále v návaznosti pouze středová čára V2a (3/6/0,125). Dále je upraven směrový oblouk v křižovatce na výjezdu z komunikace od centrálního parkoviště. Oblouk je upraven tak, aby v rozhledovém poli auta napojující se na hlavní nebyla umístěna kolmá parkovací stání při výhledu vlevo, jak je tomu ve stávajícím stavu. Zároveň je při umístění obruby respektováno odvodnění do stávající uliční vpusti.

7.4. Základní charakteristika PK

Kategorie komunikace dle ČSN 73 6110 a Zákona o PK 13/1997Sb.:

MO 12,0/50 - místní komunikace funkční skupiny C - obslužná. S provozem MHD - autobusy i trolejbusy.

Délka řešeného úseku cca 200m.

Šířkové parametry viz odstavec 7.3.

7.5. Odvodnění komunikace a chodníků

Odvodnění komunikace zůstává stávající, směrové vedení obrub je navrženo tak, aby nedošlo k narušení systému dosavadního odvodnění. Nově je přidána 1 uliční vpust' pro odvodnění komunikace u přechodu pro chodce 1 (u Steak Stationu), a to z důvodu příčného vypádování povrchu vozovky k obrubě - zde by vytvořením vysazené plochy zůstala část plochy komunikace neodvodněná. UV1 je přípojkou DN150 dl. 26,2m napojena do kanalizace. V úžlabí chodníku je navržen liniový odvodňovací žlab s mříží se žlabovou vpustí ŽV1, tato je napojena do přípojky vedoucí z UV1 a dále do kanalizace.

V obou nárožích přechodu pro chodce u Alberta jsou umístěny v chodníku vždy v úžlabí vytvoř. příčnými sklony po jednom odvodňovacím žlabu s mříží a žlabovou vpustí.

Žlabové vpusti jsou napojeny do stávajících vpustí uličních (přípojkami DN 150 dl. 8,30m a dl. 4,40m). Vzhledem k potřebě odvodnit účelně nároží přechodu u Alberta je přeskládána i malá plocha ze zámkové dlažby (roh chodníku) cca do protažení s hranicí budovy supermarketu. Chodníky jsou příčnými sklony vypádovány do žlabu (popis výše) anebo volně do terénu - podsádka obruby je v místě směru spádu 0,00 cm.

Navrženými stavebními úpravami a doplněním odvodňovacího systému nedojde ke zvýšení bilance ploch svedených do kanalizace. Naopak díky tomu, že vzniknou zelené plochy na úkor ploch zpevněných, dojde ke snížení této bilance. Vzhledem k rozsahu stavby nevýznamné hodnoty.

7.6. Parkoviště

Nově vznikne 6 značených podélných parkovacích stání (pouze vodorovným značením), a dojde ke zrušení 2 kolmých stání v těsné blízkosti přechodu u Alberta, jejichž umístění narušovalo rozhledové poměry přechodu. Taktéž dojde k zamezení nežádoucího parkování v prostoru těsně u křižovatky s výjezdem z centrálního parkoviště. I zde nevyházely rozhledové poměry.

V komunikaci podél Alberta vznikne oficiální manipulační pruh dl. 35,0m a š. 2,0m.

7.7. Vybavení PK

Osvětlení přechodů je ponecháno stávající. Tím že dojde k jejich zkrácení, bude tak nasvětlena i část vyčkávací plochy.

Zábradlí, sloupky apod. zařízení vybavení nejsou navržena.



7.8. Objekty ostatních skupin objektů

Stavba není členěna na stavební objekty.

7.9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.

Průzkum lokality jasně potvrdil problém bezpečnosti chodců na obou přechodech, a to jednak z důvodu nedodržení rozhledových poměrů na přechodech fyzickými překážkami v rozhledových polích a zároveň z důvodu zbytečně komfortně široké komunikace - svádí řidiče k nedodržování rychlosti.

7.10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, památkové rezervace.

Stavbou jsou dotčena ochranná pásma inž. sítí nacházející se v hranici území stavby.
Stavba se nenachází v chráněném území ani památkové zóně či rezervaci.

7.11. Zásah stavby do území

Bourací práce - pouze v nezbytném rozsahu. Dají se provádět za provozu.

Kácení - není.

Konečná úprava terénu a ozelenění - vnitřky vysazených ploch budou ohumusovány v tl. 200mm a ozeleněny.

Bez zásahu do ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Zásah do jiných pozemků - přeskládáním nároží přechodu pro chodce u Alberta z důvodu odvodnění plochy chodníku dojde k zásahu na pozemek parc. č. 409/180, který je ve vlastnictví spol. ING Lease. Dojde pouze k přespádování stávající plochy chodníku na tomto pozemku v rozsahu cca 20m² z důvodu odvodnění této plochy a z důvodu doplnění slepecké dlažby přechodu, která zde chybí.

7.12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Určení a zdůvodnění nároků stavby na:

- všechny druhy energií - v průběhu stavby bude využívána energie z mobilních zdrojů
- telekomunikace - bez zvláštních nároků či požadavků
- vodní hospodářství - bez zvláštních nároků či požadavků
- připojení na dopravní infrastrukturu a parkování - napojení stavby na dopravní infrastrukturu bude z ul. Jana Zajíce.
- možnosti napojení na technickou infrastrukturu - vzhledem k rozsahu prací zůstává ve stávajících napojovacích bodech.
- druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby - není předpoklad, že by stavba svým provozem a užíváním produkovala nějaké odpady.

7.13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a ŽP

- ochrana přírody a krajiny - vzhledem k charakteru území nedojde ke změnám ekologických funkcí a vazeb v krajině.
- hluk - nedojde ke změnám, vyžadujícím výpočet na hlukovou zátěž. V rámci realizace - významně hlučné procesy nebudou ve dnech pracovního klidu vykonávány. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod.
- emise z dopravy - zůstane beze změn
- vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje - nepředpokládá se
- ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby - koordinace činností na staveništi zabezpečuje dle § 14 zákona č. 309/2006 Sb. zadavatel stavby - koordinátor.
Provádění prací musí být vždy koordinováno tak, že je zabráněno vzájemnému ohrožení pracovníků, provádějících jednotlivé práce. Zabránit vzájemnému ohrožení lze i technickými opatřeními. Způsobem provedení je denní kontrola zajištění BOZP, kterou jsou povinni vykonávat všichni vedoucí pracovníci v rozsahu svých



funkcí tak, jak jim to ukládá zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Tato kontrola a konzultace pracovních postupů je považována za koordinaci jednotlivých dodavatelů stavby.

Stavební práce budou probíhat v pracovních dnech v době 7:00-18:00 hodin, ve dnech pracovního volna a klidu budou probíhat práce od 8:00 - 18:00 hod. Po dohodě se zadavatelem stavby je možné dobu nasazení změnit. Významně hlučné procesy nebudou ve dnech pracovního klidu vykonávány.

Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace, apod. Projektová dokumentace toto neřeší – je plně v kompetenci dodavatele.

f) **nakládání s odpady** - odpadní stavební materiály a prvky budou vytříděny podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební sutí, nebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důkladně zařazen podle druhu a kategorie dle zák. č. 185/2001 Sb. zákon o odpadech, bude vytříděn a odstraněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vytřídí odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci. Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech) přednost před jejich likvidací. Čistý stavební odpad bude předán k recyklaci v plném rozsahu. Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit jejich zneškodnění. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídít a kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného okresního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Předpokládá se následující způsob odstranění nebo využití odpadu ze stavební činnosti:

Betony (železobetony) budou odvezeny na řízenou skládku;

Asfaltové materiály budou druhotně využity, průběžně budou uloženy na skládce dle určení investora. Na asfaltovém materiálu budou provedeny zkoušky na obsah kamenouhelných dehtů. Pokud bude prokázána jejich přítomnost, bude se na předmětné asfaltové směsi pohlížet jako na nebezpečný odpad.

Vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku, materiál z podkladních vrstev stávající komunikace bude odvezen na skládku

Dlažební kostky, krajníky, obrubníky budou odvezeny na řízenou skládku určenou investorem.

7.14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

a) **mechanická odolnost a stabilita** - konstrukce vozovek jsou navrženy dle platných TP 170. Zhutnění úrovně zemní pláně u ploch s novou konstrukcí musí dosahovat požadovaného koeficientu zhutnění $E_{def}=45\text{MPa}$.

b) požární bezpečnost

ba) popis a umístění stavby a jejích objektů

Stavebně budou upraveny pouze poloměry oblouků křižovatek a zpevněné plochy v nárožích. Stavební práce budou prováděny za provozu. Přístup požárních vozidel a vozidel IZS k objektům v sídlišti zůstane v průběhu stavby neomezen. Přístupové komunikace a nástupní plochy pro hasičskou techniku jsou zachovány beze změn.

bb) rozdělení stavby a objektů do požárních úseků

Stavba a SO nejsou děleny do požárních úseků. Během realizace stavby budou dodrženy požadavky na požární zabezpečení vůči všem přilehlým objektům stavby a zároveň v rámci POV dodržena možnost průjezdu vozidel



HZS a IZS do všech směrů od služebny HZS a IZS . Veškeré stávající hydranty zůstanou zachovány a bude k nim zajištěn vstup i během výstavby.

bc) výpočet požárního rizika a stanovení stupně požární bezpečnosti, ekonomické riziko

Není proveden.

bd) stanovení požární odolnosti stavebních konstrukcí

Není provedeno.

be) evakuace, stanovení druhu a kapacity únikových cest, počet a umístění požárních výtahů

Z prostorů přilehlých objektů je možný únik po rovině na volné prostranství.

bf) vymezení požárně nebezpečného prostoru, výpočet odstupových vzdáleností

Není provedeno vymezení odstupových vzdáleností.

bg) způsob zabezpečení stavby požární vodou nebo jinými hasebními látkami

Nevzniká zvýšený požadavek na dodávku požární vody. Stávající podmínky se nijak nemění .

bh) stanovení počtu, druhu a rozmístění hasicích přístrojů

Jedná se o stavbu na veřejně přístupném volném prostranství. Nevzniká nový požadavek na umístění přenosných hasicích přístrojů. Hasící přístroje jsou pro případ vzniku požáru umístěny v přilehlých pozemních stavebních objektech (budova supermarketu Albert, přilehlé panelové domy, restaurant Steak Station...)

bi) posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními

Nevznikají speciální požadavky na zabezpečení stavby PBZ.

Na stavbě bude dodržován:

- Zákon č.133/1985 Sb. o požární ochraně v úplném znění - zákon č. 67/2001 Sb.

- Vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

- Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách

bj) zhodnocení technických zařízení stavby

Nehodnotí se.

bk) stanovení požadavků pro hašení požáru a záchranné práce

Během realizace stavby budou dodrženy požadavky na požární zabezpečení vůči všem přilehlým objektům stavby a zároveň v rámci POV dodržena možnost příjezdu vozidel HZS a IZS. Veškeré stávající hydranty zůstanou zachovány a bude k nim zajištěn přístup i během výstavby.

Přístupové komunikace pro hasičskou techniku zůstávají beze změn. Oficiálně značené nástupní plochy pro vozidla HZS k objektům se v hranicích PD ve stávajícím stavu nenacházejí, proto nejsou v návrhu řešeny.

bl) zajištění požární ochrany v rámci realizace stavby

Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhláška č. 246/2001Sb. dává povinnost vytvořit podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a majetku před požáry a jiných mimořádných událostech. Každý je povinen si počínat tak, aby nezavdal příčinu k požáru, neohrozil život a zdraví osob, zvířata a majetek. Při zdolávání požárů a jiných mimořádných událostí je povinen poskytovat přiměřenou osobní pomoc, nevystaví-li tím vážnému nebezpečí nebo ohrožení sebe nebo osoby blízké anebo nebrání-li mu v tom důležitá okolnost, a potřebnou věcnou pomoc. Povinnosti vyplývající ze zákona o požární ochraně v rámci realizace stavby jsou řešeny prostřednictvím Vyhlášky č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci).

Další povinnosti:

- dodržování ČSN 65 0201 a ČSN ISO 38 64 při manipulaci s hořlavými kapalinami a při skladování hořlavých materiálů

- při manipulaci s otevřeným ohněm dbát zvýšené opatrnosti a řídit se pokyny ve smyslu §5 odstavce 2 zákona č. 133/1985 Sb. o PO, tj. provést oznamovací povinnost příslušné HZS kraje

Posouzení požární bezpečnosti je provedeno podle ČSN 73 0802 a norem souvisejících.

c) **ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí**

Zhotovitel zabezpečí staveniště proti vstupu nepovolaných fyzických osob. Zákaz vstupu nepovolaným fyzickým osobám musí být vyznačen bezpečnostní značkou na všech vstupech, a na přístupových komunikacích, které k



nim vedou. Výkopy a staveniště musí mít ve výšce 100-250 mm spodní a ve výšce 1100mm horní tyč zábradlí nebo oplocení. Staveniště bude řádně vymezeno, označeno.

d) **ochrana proti hluku** - v rámci realizace - významně hlučné procesy nebudou ve dnech pracovního klidu vykonávány. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Realizovaná stavba jako taková nevyžaduje vzhledem ke svému charakteru žádná protihluková opatření.

e) **bezpečnost při užívání** - provoz na komunikacích se bude řídit pravidly silničního dle předpisu č. 361/2000Sb. Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Součástí PD je návrh vodorovného a svislého dopravního značení. Návrh zahrnuje taktéž systém slepeckých a vodicích linií pro nevidomé a slabozraké, zajišťující bezpečný pohyb takto postižených osob.

f) **úspora energie a ochrana tepla** - vzhledem k charakteru stavby se neposuzuje

7.15. Další požadavky

a) **užitné vlastnosti stavby** - Dojde ke zvýšení bezpečnosti na obou přechodech.

b) **zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby** - všechny komunikace a zpevněné plochy jsou veřejně přístupné. Bezbarierový přístup a přístup pro osoby nevidomé a se zrakovým postižením je zajištěn v souladu s vyhláškou č. 398/ 2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbarierové užívání staveb.

Bezbarierové užívání osobami se sníženou schopností pohybu:

Plochy pro pěší a přístup na ně jsou v celé své trase řešeny se splněným požadavkem na odpovídající příčné sklony pro umožnění pohybu tělesně postiženým a osobám se sníženou schopností pohybu a tvoří tak bezbarierovou trasu. Základní příčný sklon chodníků v nárožích křižovatky bude 2,00%, podélný sklon bude kopírovat sklon komunikace nebo okolní plochy. Podélný sklon chodníku však nikde nepřesáhne poměr 1:12 (8,33%). Při řešení rampových částí u míst pro přechody pro chodce bude v průchozím pásmu nejméně 900m dodržen příčný sklon nejvýše 2,0%. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%). Základní zákres prvků viz situace. Přechody pro chodce jsou řešeny se sníženou obrubou +2cm na rozhraní vozovka x pěší plocha (=čekací prostor přechodu). Zákres snížených obrub je dostatečně zřetelný ze situační přílohy.

Bezbarierové užívání osobami s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením:

Vodicí linii pro osoby zrakově postižené bude tvořit přirozená vodicí linie. Přirozenou vodicí linií bude fasáda domu, nebo obrubník s převýšením +6cm vůči přilehlé zpevněné ploše (vyznačeno v situaci). Přirozená vodicí linie bude plynulá, nepřerušovaná.

Obruba na přechodech je snížena na +2cm a opatřena varovným pásem š. 0,40m za obrubou, s povrchem ze slepecké dlažby. Signální pás v místech přechodů pro chodce bude umístěn v ose přechodů - v protažení osy přechodu, končit bude u vodicí linie tvořené buď přirozenou vodicí linií - tj. fasádou domu nebo chodníkovou obrubou s podsádkou +6cm. Signální a varovné pásy budou provedeny z hmatné dlažby v kontrastní barvě vůči okolnímu povrchu. Varovné pásy za sníženou obrubou budou v místě plynule snižujících se obrub provedeny až do rampového náběhu +8cm.

Bude dodržen požadavek na dodržení volné průchozí šířky chodníku v průběžném směru na š. min.1,50m (příčný sklon 2,0% je navržen v příčném řezu v celé průchozí šířce chodníku - 2,60m - viz příloha C.3 - Vzorové příčné řezy).

Bezbarierové užívání osobami s omezenou schopností orientace – osoby se sluchovým postižením:



Přechody pro chodce nejsou vybaveny akustickým vybavením pro nevidomé.

Technické požadavky na použité materiály:

Materiály použité pro hmatové prvky musí vyhovovat vyhlášce nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technickým návodům TZUS 12.03.04-06. Signální a varovné pásy budou provedeny z hmatné dlažby, v kontrastní barvě vůči okolnímu povrchu. Pro tento účel je vybrána zámková dlažba s hmatným povrchem (červená barva).

!!! V rámci staveniště: výkopy a staveniště musí mít ve výšce 100-250 mm spodní a ve výšce 1100mm horní tyč zábradlí nebo oplocení !!!

c) **ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí** - povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy. Vzhledem k charakteru stavby není řešeno. Stavba se nenachází v zátopovém území. Povětrnostní vlivy není třeba vzhledem k poloze území řešit.

d) **splnění požadavků dotčených orgánů** - v PD dopracováno na základě vyjádření z projednání DSP. Podmínky správců sítí a DOSS jsou v dokladové části PD.

Zvláštní požadavky:

Požadavky DPMP a.s.:

- během stavby nebude omezen provoz linek MHD
- během stavby bude dodržována bezpečná vzdálenost 1m od živých částí trolejového vedení a také od sběračů projíždějících trolejbusů
- práce budou probíhat tak, aby okolo staveniště mohly bezpečně projíždět trolejbusy s maximálním bočním vychýlením sběračů do 4m (platí pro osu vozu od osy trolejové stopy) pracovníci stavby, kteří se budou pohybovat pod pracovním prostorem sběračů projíždějících trolejbusů musí používat kvalitní ochranné pomůcky - kvalitní přilby.

Požadavky Policie DI ČR:

- zpracovány připomínky do PD dle požadavku viz vyjádření

Vypracovala:

Ing. Regina Reisingerová
Prodin a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
+420 602 369 963

V Pardubicích, červen 2015

